



Direction départementale  
des territoires de la Nièvre

---

Service Eau, Forêt et Biodiversité

# Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'État

## Département de la Nièvre

### Échéance 2019-2023

Septembre 2019



# Table des matières

<b>Résumé non technique.....</b>	<b>5</b>
<i>Introduction générale.....</i>	<i>5</i>
<i>Plan de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) de l'État pour le département de la Nièvre.....</i>	<i>6</i>
<b>1.Contexte à la base de l'établissement du PPBE.....</b>	<b>10</b>
<i>1.1. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État.....</i>	<i>12</i>
<i>1.2. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État.....</i>	<i>13</i>
<i>1.3. Principaux résultats du diagnostic.....</i>	<i>14</i>
<b>2.Objectifs en matière de réduction du bruit.....</b>	<b>21</b>
<b>3.Prise en compte des « zones calmes ».....</b>	<b>23</b>
<b>4.Description des mesures réalisées, engagées ou programmées.....</b>	<b>24</b>
<i>4.1. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées (déjà réalisées ou engagées) de 2009 à 2018.....</i>	<i>24</i>
<i>4.2. Mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2019 et 2024.....</i>	<i>29</i>
<i>4.3. Actions complémentaires prévues entre 2019 et 2024.....</i>	<i>30</i>
<b>5.Financement des mesures programmées ou envisagées.....</b>	<b>31</b>
<b>6.Justification du choix des mesures programmées ou envisagées.....</b>	<b>32</b>
<b>7.Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations.....</b>	<b>33</b>

<b>8.Note exposant les résultats de la consultation du public.....</b>	<b>34</b>
8.1 <i>Déroulement</i> .....	34
8.2 <i>Participation</i> .....	34
8.3 <i>Observations</i> .....	34

<b>Glossaire.....</b>	<b>35</b>
-----------------------	-----------

<b>Références réglementaires.....</b>	<b>36</b>
---------------------------------------	-----------

## **Index des tables**

Tableau 1 : Données par type de bâtiments.....	7
Tableau 2 : Réseau routier concédé.....	12
Tableau 3 : Réseau routier non concédé.....	12
Tableau 4 : Population exposée selon les secteurs .....	15
Tableau 5 : Valeurs limites en dB(A).....	21
Tableau 6 : Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A).....	22
Tableau 7 : Objectifs isolement acoustique des façades en dB(A).....	22

## **Index des illustrations**

Illustration 1 : Exemple de carte de type A des zones exposées au bruit.....	11
Illustration 2 : Exemple de carte de type B des secteurs affectés par le bruit.....	11
Illustration 3 : Exemple de carte de type C de dépassement de seuil.....	11
Illustration 4 : ZBC A77 / N7 Saint-Père / Mesves-sur-Loire.....	16
Illustration 5 : ZBC A77 / N7 Mesves-sur-Loire / Varennes-Vauzelles.....	17
Illustration 6 : ZBC A77 / N7 Varennes-Vauzelles / Saint-Parize-le-Chatel.....	18
Illustration 7 : ZBC A77 / N7 Saint-Parize-le-Chatel / Tresnay.....	19
Illustration 8 : A77 / N7 déviation Magny-Cours / Moiry mise en service en 2011.....	25
Illustration 9 : A77 / N7 secteur Moiry / St-Pierre-le-Moutier mis en 2x2 voies en 2014 et 2017...25	25
Illustration 10 : A77 / N7 habitation St-Pierre-le-Moutier travaux en 2015.....	27
Illustration 11 : A77 / N7 habitation St-Pierre-le-Moutier travaux en 2018.....	27

## **Résumé non technique**

### **Introduction générale**

La directive européenne 2002/49/CE [1] relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement définit une approche commune à tous les états membres de l'Union Européenne (UE), visant à éviter, prévenir ou réduire en priorité les effets nuisibles de l'exposition au bruit des populations dans l'environnement.

Cette approche est basée sur une cartographie de l'exposition au bruit, une information des populations ainsi que la mise en œuvre de Plans de Prévention du Bruit dans l'Environnement (PPBE) au niveau local.

Les cartes de bruit stratégiques (CBS) permettent une représentation des niveaux de bruit, mais également le dénombrement de la population exposée et la quantification des nuisances. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/j)
- les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de train par an (82 trains/j)
- les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants

Chaque CBS relative aux infrastructures terrestres de transport comporte :

- un résumé non technique présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée et l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- une estimation du nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- des documents graphiques au 1/25 000<sup>ème</sup> définissant :
  - les zones exposées à plus de 55 décibels le jour et 50 décibels la nuit ;
  - les secteurs affectés par le bruit (définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore) ;
  - les zones pour lesquelles les valeurs limites de 68dB(A) le jour et 62dB(A) la nuit sont dépassées.

Les PPBE tendent à prévenir les effets du bruit ou à réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi qu'à protéger les zones de calme.

En fonction des différentes infrastructures, les autorités compétentes sont :

- le Préfet de département, qui arrête le PPBE pour les infrastructures ferroviaires et les infrastructures routières et autoroutières d'intérêt national ou européen, faisant partie du domaine routier national ;
- les collectivités territoriales (Conseil Départemental, communes) gestionnaires, qui arrêtent le PPBE pour les infrastructures routières relevant de leurs compétences ;
- pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants, les communes situées dans le périmètre de ces agglomérations ou, s'il en existe, les établissements publics de coopération intercommunale compétents en matière de lutte contre les nuisances sonores, qui élaborent leur PPBE.

Le PPBE recense les mesures prévues par les autorités compétentes pour traiter les situations identifiées par les CBS, notamment lorsque les valeurs limites fixées sont dépassées ou risquent de l'être à moyen terme. Un PPBE comprend donc en fonction des situations :

1. un rapport de présentation présentant une synthèse des résultats cartographiques du bruit faisant apparaître, notamment, le nombre de personnes vivant dans les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé exposés à un niveau de bruit excessif ;
2. les objectifs de réduction du bruit dans les zones exposées ;
3. les critères de détermination et la localisation des zones de calme ainsi que les objectifs de préservation les concernant ;
4. les mesures visant à prévenir ou réduire le bruit dans l'environnement arrêtées au cours des dix années précédentes et prévues pour les cinq années à venir par les autorités compétentes et les gestionnaires des infrastructures ;
5. s'ils sont disponibles, les financements et les échéances prévus pour la mise en œuvre des mesures recensées ainsi que les textes sur le fondement desquels ces mesures interviennent ; les motifs ayant présidé au choix des mesures retenues et, si elle a été réalisée par l'autorité compétente, l'analyse des coûts et avantages attendus des différentes mesures envisageables ;
6. une estimation de la diminution du nombre de personnes exposées au bruit à l'issue de la mise en œuvre des mesures prévues ;
7. un résumé non technique du plan.

Pour le département de la Nièvre :

- le PPBE État est réalisé pour les infrastructures routières et autoroutières nationales, sous la compétence de Madame la Préfète. Vous trouverez ci-après les éléments résumés pour le département de la Nièvre ;
- le PPBE pour les infrastructures routières départementales est réalisé sous la compétence de Monsieur le Président du Conseil Départemental ;
- le PPBE pour quatre infrastructures routières communales de la ville de Nevers est réalisé sous la compétence de Monsieur le Maire de Nevers.

## **PPBE de l'État pour le département de la Nièvre**

### **Infrastructures et nombre de bâtiments concernés**

- réseau routier concédé : A77 de Neuvy-sur-Loire à Saint-Père (17km) ;
- réseau routier non concédé : A77 / N7 de Saint-Père à Tresnay (95 km) ;
- réseau ferroviaire : aucune voie ferroviaire n'est concernée par le PPBE.

Les CBS correspondantes ont été approuvées par la Préfète de la Nièvre par arrêté du 10 décembre 2018 et publiées au recueil des actes administratifs du 14 décembre 2018.

Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État de la Nièvre à l'adresse suivante :

<http://www.nievre.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-cbs-2018-a3746.html>

Les CBS et PPBE ont déjà fait l'objet de deux échéances en 2009-2010 et 2012-2014. Pour cette troisième échéance, la majorité des cartes approuvées en 2012 ont été reconduites par le groupe Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR) et le centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (CEREMA), Laboratoire d'Autun.

Pour la quatrième échéance programmée pour 2022-2024, la Commission Européenne rend

obligatoire, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019, l'utilisation d'une nouvelle méthode de calcul d'évaluation du bruit (CNOSSOS-EU) qui nécessitera une actualisation et une révision complète des CBS.

Les diagnostics réalisés ont pu mettre en évidence le nombre de bâtiments pour lesquels les valeurs limites de bruit de jour comme de nuit sont dépassées. Ces valeurs limites sont définies de la façon suivante :

- le jour (de 6h à 22h) les mesures (Lden) ne doivent pas dépasser la valeur limite de 68 dB(A) ;
- la nuit (de 22h à 6h) les mesures (Ln) ne doivent pas dépasser 62 dB(A).

Ces données par type de bâtiments sont référencées dans le *tableau 1* ci dessous :

Axe	Lden > valeur limite (68 dB(A))		Ln > valeur limite (62 dB(A))	
	Nombre de bâtiments	Population estimée	Nombre de bâtiments	Population estimée
A77 concédée	1	4	1	4
A77 / N7 non concédée	89	177	57	119

Aucun établissement de santé et d'enseignement n'est exposé aux valeurs limites de jour et de nuit sur l'ensemble du réseau routier concerné par le PPBE 2019-2023.

## Objectifs de réduction du bruit

La directive européenne ne définissant aucun objectif quantifié, les valeurs limites mises en place sont donc celles définies par le plan national d'action contre le bruit, en cohérence avec la définition des points noirs du bruit du réseau national issue de la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres [18].

- ➔ Dans les cas de réduction du bruit à la source, tels que la construction d'écran ou de modelé acoustique, les objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source sont de :
  - 65 dB(A) le jour (de 6h à 22h)
  - 60 dB(A) la nuit (de 22h à 6h)
- ➔ Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, l'isolement acoustique visé devra être supérieur :
  - au niveau sonore en façade – 40 dB(A), le jour
  - au niveau sonore en façade – 35 dB(A), la nuit
  - à 30 dB(A) dans tous les cas

## Zones de calme

La directive européenne 2002/49/CE [1] relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial, et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ». La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures, concernés par ce PPBE, ne peuvent être considérés comme des zones de calme.

## **Les mesures de prévention ou de réduction arrêtées**

La politique de lutte contre le bruit en France concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres a débuté en 1992. Ainsi, de nombreuses actions ont été mises en place à plusieurs niveaux.

### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes, qui font l'objet d'une enquête publique, doivent limiter leur contribution sonore en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Ainsi les travaux ayant modifié l'axe A77 / N7 ont été soumis à cette réglementation, avec la mise en place d'isolement à la source ou d'isolement par traitement de façades.

Durant la période allant de 2003 à 2018, aucune section n'a été mise en service sur le réseau routier concédé. Seules deux sections ont fait l'objet d'une mise en service sur le réseau routier non concédé, aux abords de Pouilly-sur-Loire en 2004, et de Magny-Cours et Moiry en 2011. Dans le cadre des travaux relatifs à la déviation de Magny-Cours et de Moiry, des protections à la source (sept merlons) et des isolations de façades (quatre habitations) ont été réalisées. Dans la continuité, des mises en service de 2x2 voies ont été réalisées de Moiry à Saint-Pierre-le-Moutier entre 2014 et 2017.

À noter que la traversée de Saint-Pierre-le-Moutier doit faire l'objet d'une mise à niveau à terme qui n'est pas programmée à ce jour.

Par ailleurs, sur les sections du réseau routier non concédé aménagées avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 5 mai 1995 [11] fixant les indicateurs de gêne et les niveaux maximaux admissibles de contribution sonore des infrastructures routières, des études préalables ont été lancées sur des secteurs où des plaintes étaient recensées. Ces études permettent de définir si l'isolation est suffisante ou si des travaux supplémentaires doivent être mis en œuvre.

### **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme, opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et classés par arrêté préfectoral, sont tenus de les protéger du bruit en mettant en place des isolements acoustiques adaptés.

Ce classement sonore concerne l'ensemble des routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour ainsi que les voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour.

Dans le département de la Nièvre, deux arrêtés ont été pris le 9 juin 2016 :

- pour les routes nationales, départementales et autoroutes : n°58-2016-06-09-005
- pour les voies ferroviaires : n°58-2016-06-09-004

Ce classement sonore est consultable sur le site internet des services de l'État de la Nièvre à l'adresse suivante : <http://www.nievre.gouv.fr/le-classement-sonore-des-infrastructures-de-r114.html>

### **La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes**

Le recensement des situations d'exposition critique au bruit du réseau routier national a permis la mise en place d'un inventaire des points noirs du bruit (PNB). Cet inventaire, validé par le Préfet en juin 2009, identifie un certain nombre de zones de bruit critiques (ZBC), sur la N7, où figurent des PNB. En conséquence, plusieurs actions curatives ont été menées depuis 2003 le long de cette voie :

- sur les communes de Magny-Cours et Tresnay ;
- sur la commune de Saint-Pierre-le-Moutier concernée par la ZBC 454, où même si la mise à niveau de la déviation n'est pas programmée, deux zones ont été traitées par anticipation, une habitation ayant bénéficié d'une isolation de façade, une autre d'un merlon.

### **Les mesures de prévention ou de réduction prévues**

Le programme de modernisation des infrastructures 2015-2020 prévoyait, sur le réseau routier non concédé, un engagement budgétaire pour des opérations, le long du tronçon de la N7 entre Saint-Pierre-le-Moutier et la limite du département de l'Allier.

Les financements attendus n'ont pas été notifiés en 2019 et interviendront à partir de 2020.

Ces opérations permettront de traiter les points noirs du bruit identifiés.

Les actions engagées depuis la mise en place de la politique de lutte contre le bruit des infrastructures de transports terrestres seront poursuivies avec notamment :

- le réexamen du classement sonore des infrastructures de transports terrestres ;
- les opérations de résorption des points noirs du bruit liées à l'observatoire ;
- les études prévues pour préciser si les actions de résorption mises en place lors de la modification / création des tracés routiers avant la loi Bruit de 1992 [2] ont bien permis un abaissement du niveau sonore en dessous des seuils réglementaires au sein des logements existants.

Les CBS et le PPBE seront révisés respectivement en 2022 et 2024, conformément à la nouvelle méthode européenne d'évaluation du bruit CNOSSOS-EU.

# 1. Contexte à la base de l'établissement du PPBE État

Les articles L572-1 à L572-11 [5] et R572-1 à R572-11 [9] du code de l'environnement définissent les autorités compétentes pour arrêter les CBS et les PPBE. En ce qui concerne le réseau routier et ferroviaire national, les CBS et le PPBE sont arrêtés par le Préfet, conformément aux conditions précisées par la circulaire du 7 juin 2007 [19] et par l'instruction du 23 juillet 2008 [20] relatives à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

Les CBS sont établies avec les indicateurs harmonisés  $L_{den}^1$  (dose journalière moyenne de bruit) et  $L_n^2$  (dose moyenne de bruit de la période de nuit).

Les niveaux de bruit sont évalués au moyen de modèles numériques intégrant les principaux paramètres qui influencent le bruit et sa propagation.

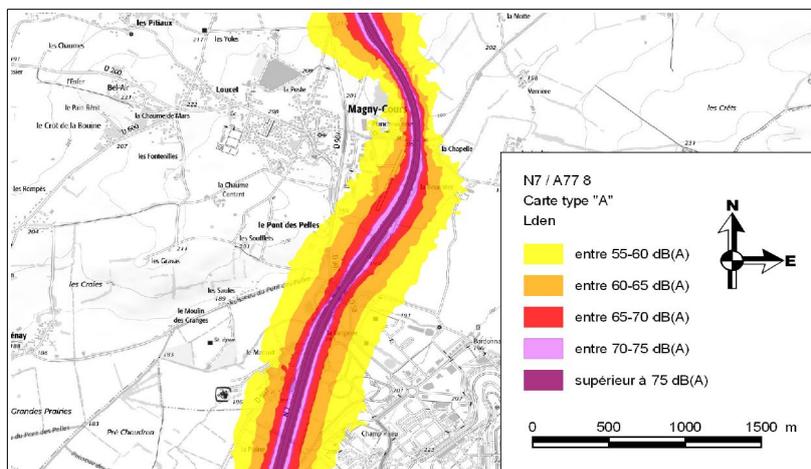
Assortie d'un arrêté de publication de l'autorité compétente, chaque CBS relative aux infrastructures terrestres de transport comporte :

- un **résumé non technique** présentant les principaux résultats de l'évaluation réalisée ainsi que l'exposé sommaire de la méthodologie employée pour son élaboration ;
- une **estimation du nombre de personnes** vivant dans les bâtiments d'habitation et les établissements d'enseignement et de santé situés dans les zones exposées au bruit ;
- des **documents graphiques** au 1/25 000ème pour les infrastructures terrestres\* :
  - ✓ **Carte d'exposition** ou **carte de type A** représentant les zones exposées au bruit à l'aide de courbes isophones de 5 en 5 dB(A) indiquant la localisation des émissions de bruit :
    - selon l'indicateur  $L_{den}$  (jour-soirée-nuit) allant de 55 dB(A) à 75 dB(A) et plus
    - selon l'indicateur  $L_n$  (nuit) allant de 50 dB (A) à 70 dB(A) et plus
  - ✓ **Carte des secteurs affectés par le bruit** ou **carte de type B** représentant les secteurs affectés par le bruit, définis dans les arrêtés préfectoraux de classement sonore (article 5 du décret n° 95-21 du 9 janvier 1995 [10]) ;
  - ✓ **Carte de dépassement des valeurs limites** ou **carte de type C** identifiant les zones pour lesquelles les valeurs limites de 68dB(A) en  $L_{den}$  et 62 dB(A) en  $L_n$  sont dépassées pour les bâtiments d'habitation, d'enseignement et de santé.

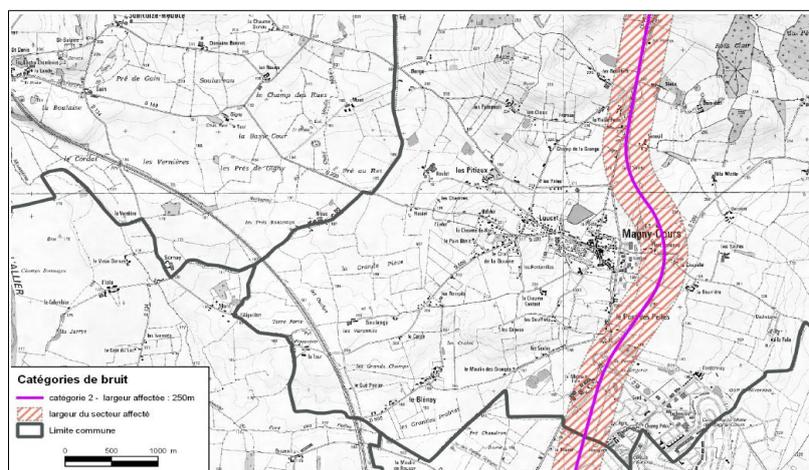
\* Pour les CBS en vigueur, n'ont été élaborées que les cartes de type A et C, les cartes de type B ayant été mises à jour lors de la révision du classement sonore en 2016.

1  $L_{den}$  (level day evening night) : Niveau sonore moyen calculé sur une journée, de 6h à 22h, sans majoration sur la période JOUR, avec une majoration de 5 dB(A) pour la période SOIREE et une majoration de 10 dB(A) pour la période NUIT. Le niveau est exprimé en dB(A). Ce n'est donc pas un niveau de bruit réel ou mesuré mais une évaluation pondérée du bruit. Day Evening Night pour jour soirée, nuit.

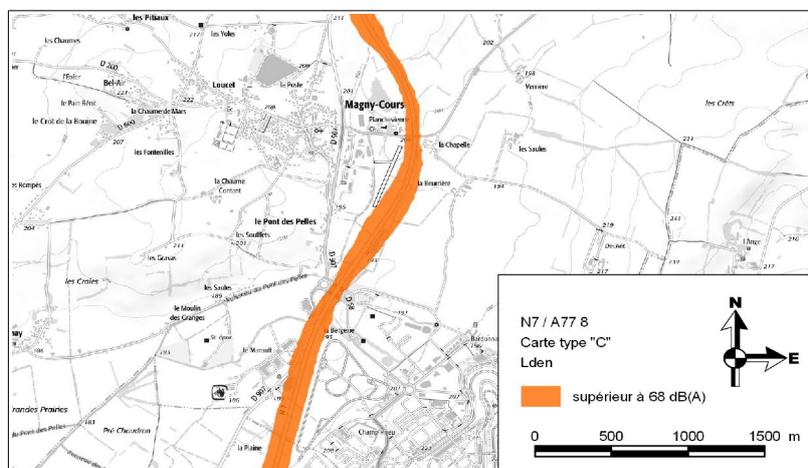
2  $L_n$  (level night) : Niveau sonore moyen sur la période NUIT, de 22h à 6h, exprimé en dB(A).



*Illustration 1 : Exemple de carte de type A des zones exposées au bruit*



*Illustration 2 : Exemple de carte de type B des secteurs affectés par le bruit*



*Illustration 3 : Exemple de carte de type C de dépassement de seuil*

## **1.1. Infrastructures concernées par le PPBE de l'État dans la Nièvre :**

La mise en œuvre de la directive européenne 2002/49/CE [1] s'est jusqu'alors déroulée en deux échéances.

### Première échéance :

- Établissement des CBS et du PPBE correspondant, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 6 millions de véhicules, soit 16 400 véhicules/jour.

Les CBS de 1<sup>ère</sup> échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 11 décembre 2009 et le PPBE État en découlant a été approuvé le 16 décembre 2010.

### Deuxième échéance :

- Établissement des CBS et du PPBE correspondant, pour les routes supportant un trafic annuel supérieur à 8 200 véhicules/jour.

Les CBS de 2<sup>ème</sup> échéance ont été approuvées par l'arrêté préfectoral du 18 décembre 2012 et le PPBE État en découlant a été approuvé le 25 septembre 2014.

Les CBS et PPBE doivent être réexaminés et, le cas échéant, révisés une fois au moins tous les 5 ans. Ces documents seront valables pour 5 ans : la troisième échéance. C'est l'objet du présent PPBE.

- Les CBS concernant les grandes infrastructures du réseau routier ont été approuvées par la Préfète de la Nièvre par arrêté du 10 décembre 2018 et publiées au recueil des actes administratifs du 14 décembre 2018. Elles sont consultables sur le site internet des services de l'État de la Nièvre à l'adresse suivante :

<http://www.nievre.gouv.fr/les-cartes-de-bruit-strategiques-cbs-2018-a3746.html>

### ➤ **Infrastructures routières concédées**

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
A77	Neuvy-sur-Loire	Saint-Père	17,320 km	APRR

Tableau 2 : Réseau routier concédé

### ➤ **Infrastructures routières non concédées**

Axe	Début	Fin	Longueur	Gestionnaire
N7 / A77	Saint-Père	Tresnay	95,008 km	DIR-CE

Tableau 3 : Réseau routier non concédé

### ➤ **Infrastructures ferroviaires**

Aucune infrastructure ferroviaire n'est concernée par le présent PPBE, ni par les précédents.

## **1.2. Démarche mise en œuvre pour le PPBE de l'État**

Le PPBE relevant de l'État est élaboré sous l'autorité de la Préfète de la Nièvre par la Direction Départementale des Territoires (DDT) de la Nièvre. Il est le fruit d'une collaboration entre la société concessionnaire d'autoroutes (APRR), la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL) de Bourgogne-Franche-Comté (Groupe maîtrise d'ouvrage routière) et la Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIR-CE) (gestionnaire).

L'élaboration du PPBE est menée en quatre étapes :

- Une première phase de diagnostic, réalisée par la DDT de la Nièvre, a permis de recenser l'ensemble des connaissances disponibles sur l'exposition sonore des populations, dans l'objectif d'identifier les zones considérées comme bruyantes au regard des valeurs limites visées par les articles L572-6 et R572-5 du code de l'environnement et fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 [15]. Ce diagnostic a été établi à partir :
  - des données issues des CBS élaborées par le CEREMA et les concessionnaires d'autoroutes et arrêtées par la Préfète de la Nièvre ;
  - du classement sonore des voies arrêté par le Préfet de la Nièvre ;
  - de l'importante base de données des ZBC et des PNB contenue dans les observatoires départementaux du bruit.
- A l'issue de la phase d'identification de toutes les zones considérées comme « bruyantes », une seconde phase de définition des mesures de protection a été réalisée par les différents gestionnaires. Chacun a conduit les investigations acoustiques complémentaires nécessaires, afin d'aboutir à la hiérarchisation des priorités de traitement et à l'estimation de leurs coûts. Compte tenu des moyens financiers disponibles, ces travaux ont permis d'identifier une série de mesures à programmer sur la durée du PPBE (2019-2023), mais aussi les études complémentaires nécessaires et prévues sur cette même période pour poursuivre l'action.
- A partir des propositions faites par les différents gestionnaires, la DDT de la Nièvre a rédigé un projet de PPBE synthétisant les mesures proposées.
- Une mise à disposition du public a ensuite été mise en œuvre sur le projet de PPBE entre le 6 décembre 2019 et le 6 février 2020. Les registres étaient disponibles à :
  - la DDT à Nevers, (annexe, 24 rue Charles Roy) ;
  - la préfecture de la Nièvre à Nevers (40 rue de la préfecture) ;
  - la sous-préfecture de Cosne-Cours-sur-Loire (7 Bis Rue Eugène Pelletan).Le projet de document était également consultable sur le site internet des services de l'État de la Nièvre : <http://www.nievre.gouv.fr/> rubrique Publications / sous-rubriques Consultation / Mise à disposition du public. (voir chapitre 8.1)
- Au cours de cette consultation, aucune observation du public n'a été formulée, et à son issue, le document présenté constitue le PPBE 2019-2023 arrêté par la Préfète de la Nièvre. (voir chapitre 8.2 et 8.3)

### **1.3. Principaux résultats du diagnostic**

Les CBS sont le résultat d'une approche macroscopique, qui a essentiellement pour objectif d'informer et sensibiliser la population sur les niveaux d'exposition, et d'inciter à la mise en place de politiques de prévention ou de réduction du bruit, et de préservation des zones de calme.

Les décomptes de population ont une valeur en partie conventionnelle (affectation de l'ensemble de la population d'un bâtiment au niveau sonore calculé sur la façade la plus exposée) qu'il convient de manipuler avec prudence. Il est donc important de ne pas les considérer comme une restitution fidèle de la réalité.

Le principal intérêt des cartes de bruit arrêtées réside dans l'identification précise des territoires les plus exposés (mise en évidence des isophones 55dB(A) en Lden et 50dB(A) en Ln), où se concentrent les risques pour la santé des populations, selon des critères objectifs et cohérents appliqués à de vastes territoires.

L'avènement de la directive européenne [1] a confirmé la nécessité du recensement des secteurs exposés à des niveaux de bruit critiques, qui avait débuté dès 2001 à l'initiative de l'État français, dans le cadre de la mise en place des observatoires départementaux du bruit. Les données concernant l'exposition des territoires reprises dans les cartes ont donc été utilement croisées avec les données sur les populations exposées recensées par les observatoires départementaux du bruit et établies à partir d'investigations fines sur le terrain, assurant ainsi une très bonne connaissance de la sensibilité du bâti.

Les résultats présentés ci-après sont donc issus du croisement entre ces deux approches complémentaires.

L'unité territoriale choisie pour les observatoires du bruit est la ZBC qui est définie par la circulaire du 25 mai 2004 [18]. Il s'agit d'une zone urbanisée relativement continue dans laquelle les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale), résultant de l'exposition aux infrastructures de transports terrestres, dépassent ou risquent de dépasser à terme, une des valeurs limites fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 [15] (valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou valeur limite nocturne de 62 dB(A)).

Les tableaux qui suivent sont issus des cartes de bruit approuvées par la Préfète de la Nièvre en 2018, qui ont été reconduites sur la base des données de 2012. Les numéros de ZBC correspondent aux données issues de l'observatoire départemental du bruit du réseau routier national validé en 2009.

#### **Situations de mono-exposition routière :**

Dans les tableaux et cartes en pages suivantes, sont listées les ZBC pour lesquelles les bâtiments d'habitation et les établissements de santé et d'enseignement sont concernés par les valeurs limites de bruit, de jour comme de nuit.

### **Bâtiments d'habitation et population**

Axe	N°ZBC	Commune concernée	Lden > valeur limite (68 dB(A))		Ln > valeur limite (62 dB(A))	
			Nombre de bâtiment	Population estimée	Nombre de bâtiment	Population estimée
<b>A77 concédée</b>	381	Saint-Père	1	4	1	4
<b>A77 / N7 non concédée</b>	382	Cosne-Cours-sur-Loire	1	1	0	0
	385		5	9	3	5
	393	Saint-Andelain	1	2	0	0
	394	Pouilly-sur-Loire	8	20	3	4
	396		14	15	7	10
	398	Mesves-sur-Loire	2	4	2	4
	413	Chaulgnes	7	24	4	13
	418	Varennes-	1	3	0	0
	417	Vauzelles	1	1	1	1
	453	Magry-Cours	1	1	0	0
	454	Saint-Pierre-le-Moutier	5	8	2	4
	459		4	7	3	6
	465		1	1	1	1
	464		2	7	2	7
	462	Chantenay-Saint-Imbert	1	3	1	3
	468		3	3	3	3
	467		4	3	3	2
	466		12	29	9	24
	323	Tresnay	5	13	4	10
	324		1	5	1	5
325	2		6	2	6	
327	7		12	5	9	

Tableau 4 : Population exposée selon les secteurs

Ainsi pour la partie de l'A77 concédée :

- seul un bâtiment d'habitation est concerné par les valeurs limites de bruit, de jour comme de nuit. La population ainsi exposée est estimée à 4 personnes.

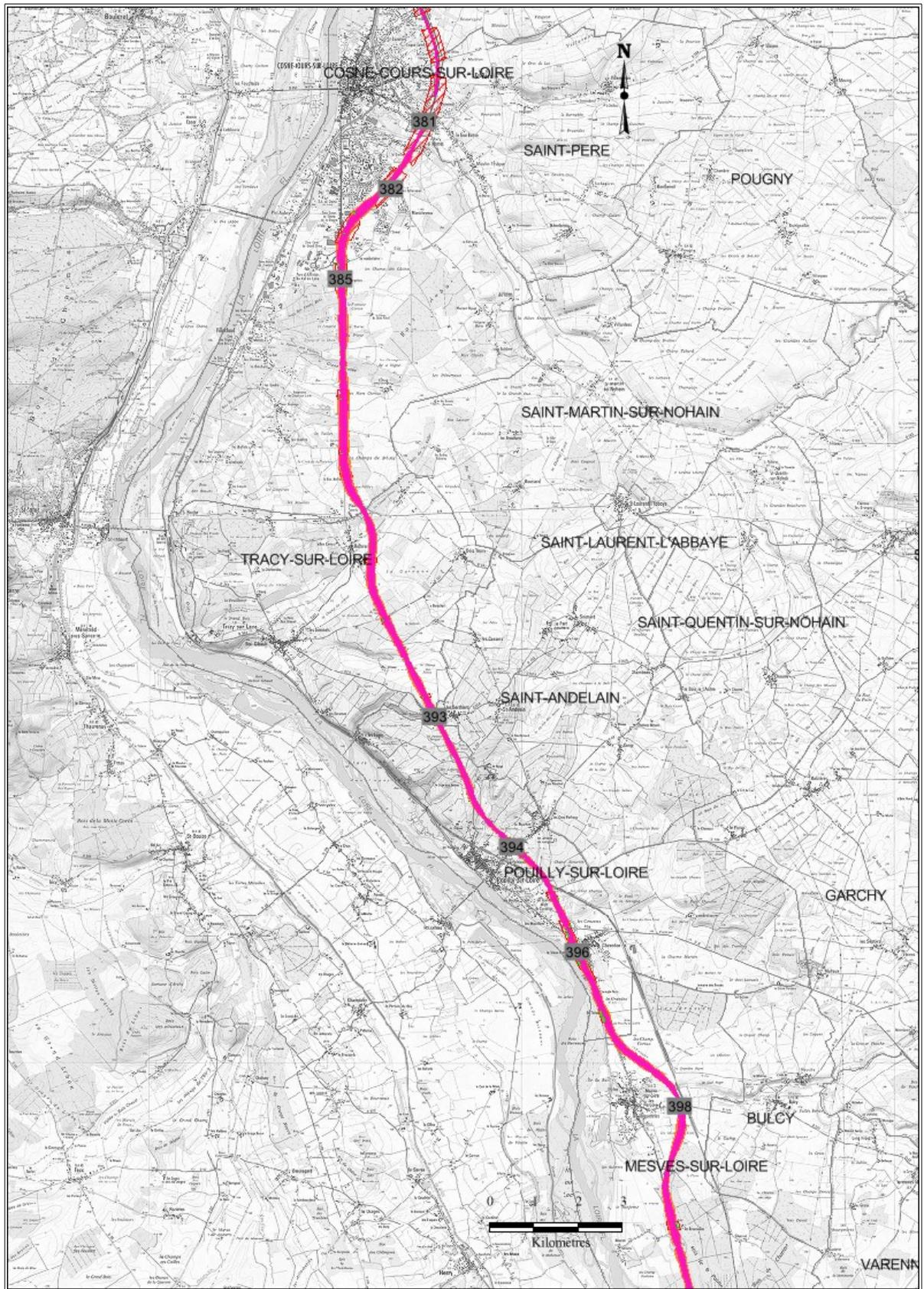
Pour l'A77 / N7 non concédée :

- 89 bâtiments sont concernés par les valeurs limites de jour pour une population estimée à 177 personnes ;
- 57 bâtiments sont concernés par les valeurs limites de nuit pour une population estimée à 119 personnes.

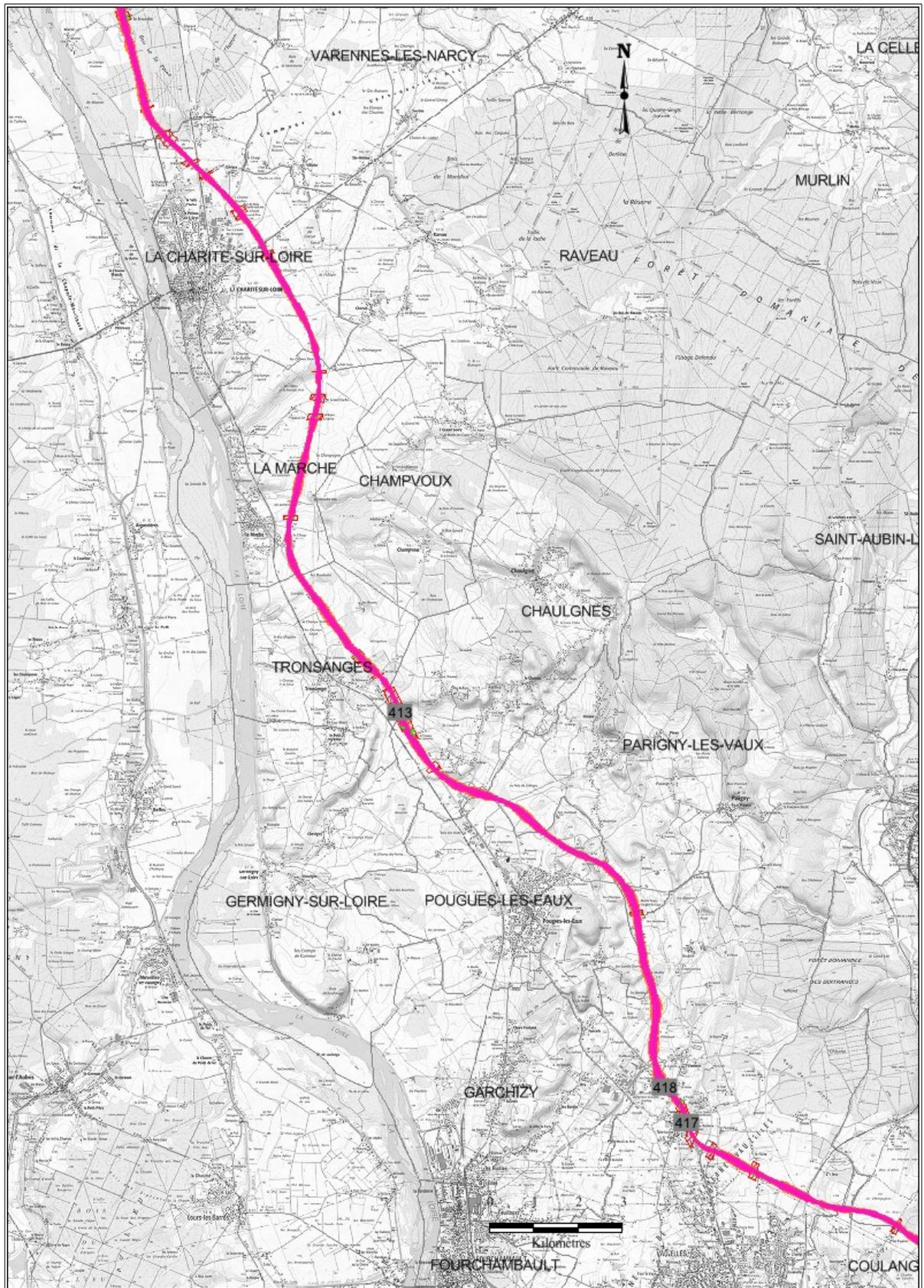
### **Établissements de santé et d'enseignement**

Aucun établissement de santé et d'enseignement n'est exposé aux valeurs limites de jour et de nuit sur l'ensemble du réseau routier concerné par le PPBE.

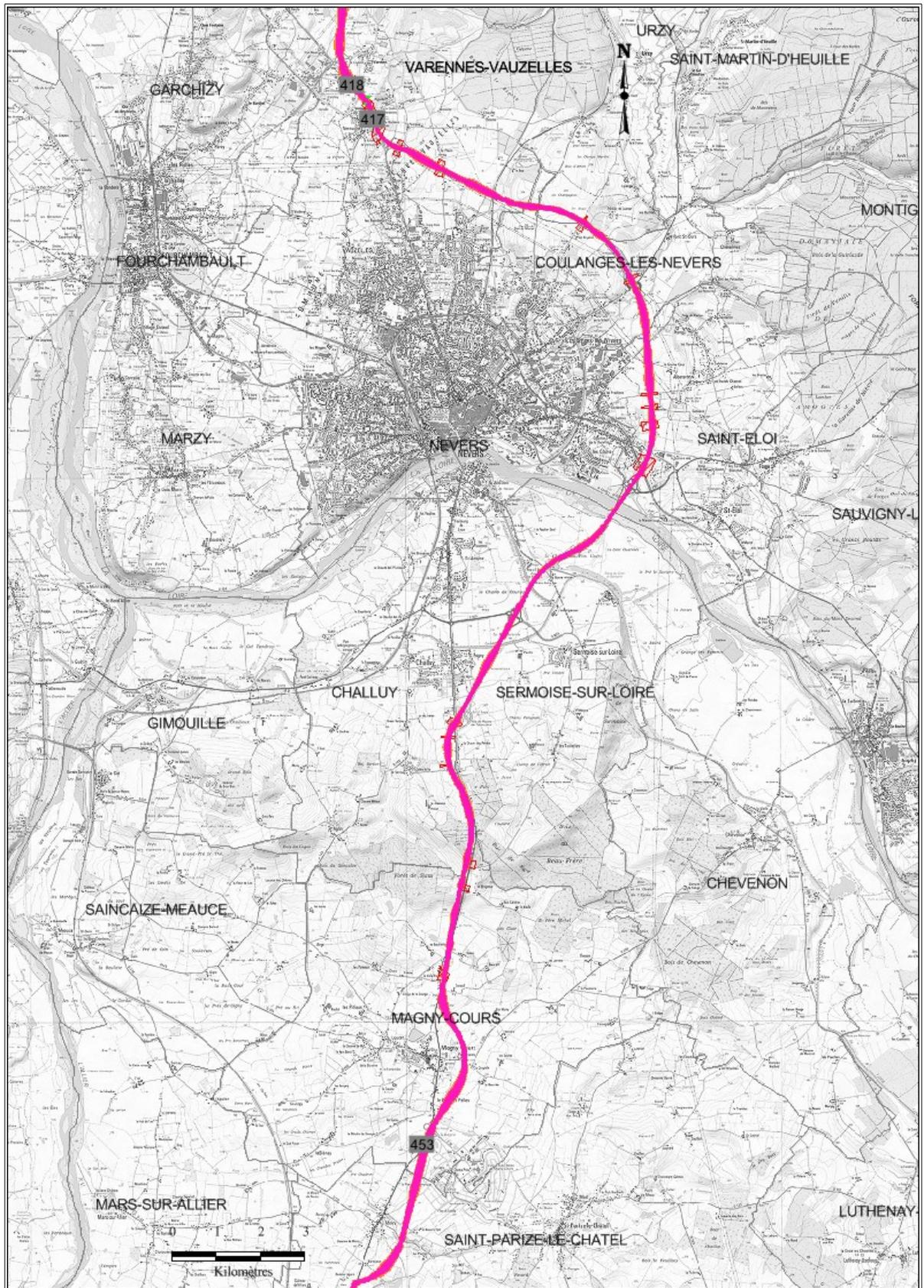
**NOTA :** Ces estimations proviennent des données 2012 qui ont permis la reconduction des CBS en 2018. La situation a pu évoluer sensiblement depuis et sera mise à jour lors de la quatrième échéance, conformément à la nouvelle méthode européenne d'évaluation du bruit CNOSSOS-EU.



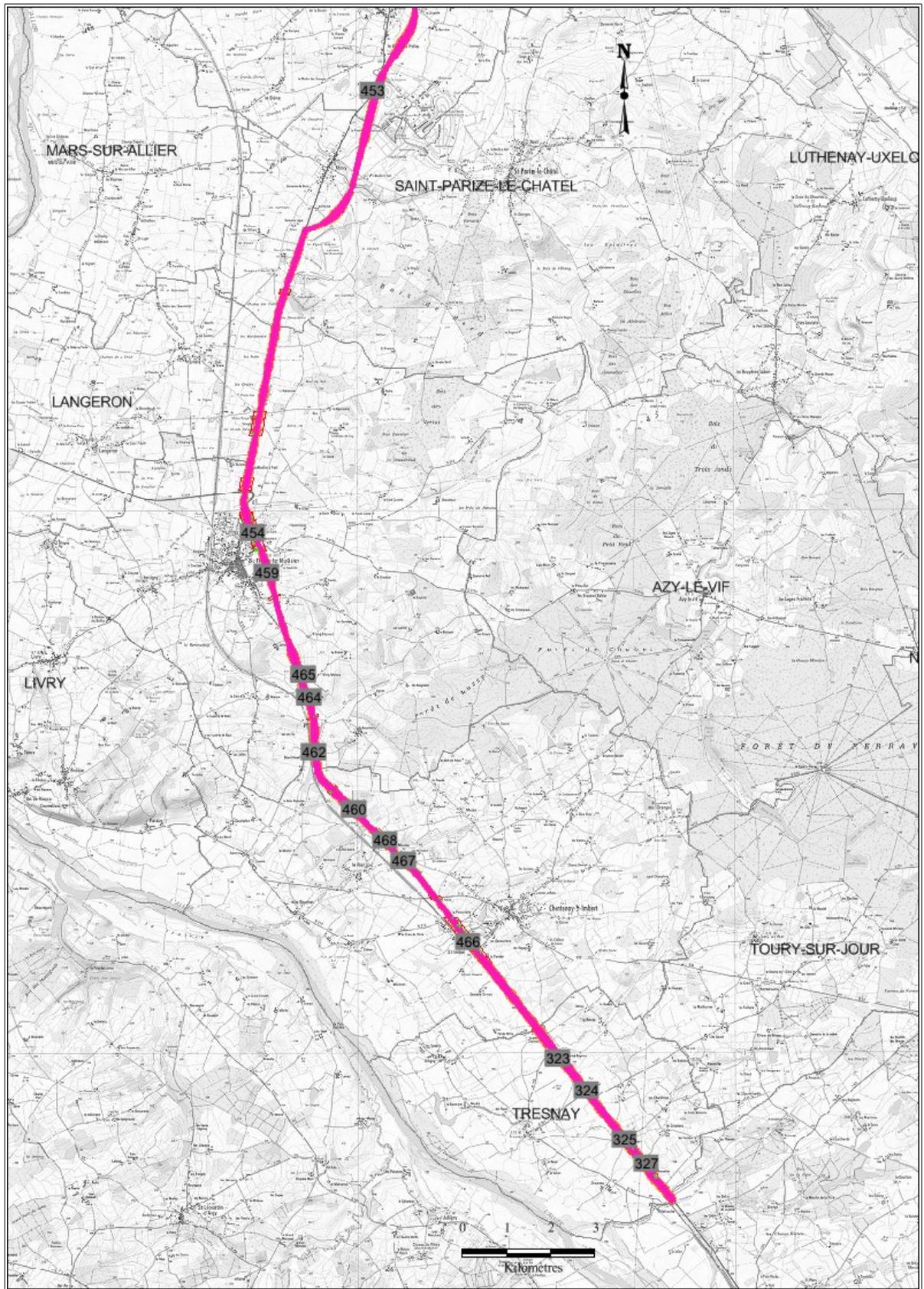
*Illustration 4 : ZBC A77/N7  
Saint-Père / Mesves-sur-Loire*



*Illustration 5 : ZBC A77/N7  
Mesves-sur-Loire / Varennes-Vauzelles*



*Illustration 6 : ZBC A77/N7  
Varennes-Vauzelles / Saint-Parize-le-Châtel*



*Illustration 7 : ZBC A77/N7  
Saint-Parize-le-Châtel / Tresnay*

### **Situations de mono-exposition ferroviaire :**

Pour le réseau ferroviaire, la circulation étant inférieure à 82 trains par jour sur les lignes parcourant le département, aucun PPBE n'est réalisé.

### **Situations de multi-exposition route / fer ou route / route :**

Aucun territoire n'est exposé à plusieurs infrastructures de transports terrestres du réseau national.

## 2. Objectifs en matière de réduction du bruit

La directive européenne 2002/49/CE [1] relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement ne définit aucun objectif quantifié. Sa transposition dans le code de l'environnement français fixe des valeurs limites (par type de source), cohérentes avec la définition des points noirs du bruit du réseau national donnée par la circulaire du 25 mai 2004 [18] relative au bruit des infrastructures de transports terrestres. Ces valeurs limites sont détaillées dans le tableau ci-après.

Valeurs limites en dB(A)				
Indicateurs de bruit	Aérodrome	Route et/ou ligne à grande vitesse	Voie ferrée conventionnelle	Activité industrielle
Lden	55	68	73	71
Ln	-	62	65	60

Tableau 5 : Valeurs limites en dB(A)

Ces valeurs limites concernent les bâtiments d'habitation ainsi que les établissements d'enseignement et de santé.

Par contre, les textes de transposition français ne fixent aucun objectif à atteindre. Ces derniers peuvent être fixés individuellement par chaque autorité compétente. Pour le traitement des zones exposées à un bruit dépassant les valeurs limites, le long du réseau routier et ferroviaire national, les objectifs de réduction sont ceux de la politique de résorption des PNB. Ils s'appliquent dans le strict respect du principe d'antériorité qui s'apprécie par les critères suivants :

- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est antérieure au 6 octobre 1978 ;
- les locaux d'habitation dont la date d'autorisation de construire est postérieure au 6 octobre 1978, tout en étant antérieure à la mise en œuvre des mesures suivantes :
  1. publication de l'acte décidant l'ouverture d'une enquête publique portant sur le projet d'infrastructure ;
  2. mise à disposition du public de la décision arrêtant le principe et les conditions de réalisation du projet d'infrastructure au sens de l'article R121-3 du code de l'urbanisme (Projet d'Intérêt Général), dès lors que cette décision prévoit les emplacements réservés dans les documents d'urbanisme opposables ;
  3. inscription du projet d'infrastructure en emplacement réservé dans les documents d'urbanisme opposables ;
  4. mise en service de l'infrastructure ;
  5. publication du premier arrêté préfectoral portant classement sonore de l'infrastructure (article L571-10 du code de l'environnement) et définissant les secteurs affectés par le bruit, dans lesquels sont situés les locaux visés.

- les locaux des établissements d'enseignement (écoles, collèges, lycées, universités, ...), de soins, de santé (hôpitaux, cliniques, dispensaires, établissements médicalisés, ...), d'action sociale (crèches, halte-garderies, foyers d'accueil, foyers de réinsertion sociale, ...) et de tourisme (hôtels, villages de vacances, hôtelleries de loisirs, ...), dont la date d'autorisation de construire est antérieure à la date d'entrée en vigueur de l'arrêté préfectoral les concernant, pris en application de l'article L571-10 du code de l'environnement (classement sonore de la voie).

Lorsque ces locaux ont été créés dans le cadre de travaux d'extension ou de changement d'affectation d'un bâtiment existant, l'antériorité doit être recherchée en prenant comme référence leur date d'autorisation de construire et non celle du bâtiment d'origine.

Le changement de propriétaire ne remet pas en cause l'antériorité des locaux, cette dernière étant attachée au bien et non à la personne.

Dans les cas de réduction du bruit à la source (construction d'écran, de modelé acoustique), les objectifs acoustiques sont :

<b>Objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)</b>			
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route et/ou LGV</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle</b>
L <sub>Aeq</sub> <sup>3</sup> (6h-22h)	65	68	68
L <sub>Aeq</sub> (22h-6h)	60	63	63
L <sub>Aeq</sub> (6h-18h)	65	-	-
L <sub>Aeq</sub> (18h-22h)	65	-	-

Tableau 6 : objectifs acoustiques après réduction du bruit à la source en dB(A)

Dans le cas de réduction du bruit par renforcement de l'isolement acoustique des façades, les objectifs sont :

<b>Objectifs isolement acoustique D<sub>nT,A,tr</sub> en dB(A)</b>			
<b>Indicateurs de bruit</b>	<b>Route et/ou LGV</b>	<b>Voie ferrée conventionnelle</b>	<b>Cumul Route et/ou LGV + voie conventionnelle</b>
D <sub>nT,A,tr</sub> <sup>4</sup> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-22h) - 40	I <sub>t</sub> (6h-22h) - 40	Ensemble des conditions prises séparément pour la route et la voie ferrée
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (6h-18h) - 40	I <sub>t</sub> (22h-6h) - 35	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (18h-22h) - 40	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	L <sub>Aeq</sub> (22h-6h) - 35	-	
et D <sub>nT,A,tr</sub> ≥	30	30	

Tableau 7 : objectifs isolement acoustique des façades en dB(A)

3 L<sub>Aeq</sub> correspond à la contribution sonore de l'infrastructure considérée.

La définition du L<sub>Aeq</sub> est donnée dans la norme NF S 31-085 (bruit routier) et NF S 31-088 (bruit ferroviaire). Ces niveaux sont évalués à deux mètres en avant de la façade des bâtiments, fenêtres fermées.

4 D<sub>nT,A,tr</sub> est l'isolement acoustique standardisé pondéré défini selon la norme NF EN ISO 717-1 intitulée « Évaluation de l'isolement acoustique des immeubles et des éléments de construction ».

### **3. Prise en compte des « zones calmes »**

La directive européenne 2002/49/CE [1] relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement prévoit la possibilité de classer des zones reconnues pour leur intérêt environnemental et patrimonial, et bénéficiant d'une ambiance acoustique initiale de qualité qu'il convient de préserver, appelées « zones de calme ».

La notion de « zone calme » est intégrée dans le code de l'environnement (article L. 572-6), qui précise qu'il s'agit d'« espaces extérieurs remarquables par leur faible exposition au bruit, dans lesquels l'autorité qui établit le plan souhaite maîtriser l'évolution de cette exposition compte tenu des activités humaines pratiquées ou prévues. »

Les critères de détermination des zones calmes ne sont pas précisés dans les textes réglementaires et sont laissés à l'appréciation de l'autorité en charge de l'élaboration du PPBE.

La notion de « zones calmes » est liée au PPBE des agglomérations. Par nature, les abords des grandes infrastructures ne peuvent être considérés comme des zones de calme.

## **4. Description des mesures réalisées, engagées ou programmées**

Les efforts entrepris par l'État pour réduire les nuisances occasionnées par les infrastructures de transports terrestres ont été engagés bien avant l'instauration du présent PPBE. L'article R572-8 du code de l'environnement prévoit que le PPBE recense toutes les mesures visant à prévenir ou à réduire le bruit dans l'environnement, arrêtées au cours des dix années précédentes et celles prévues pour les cinq années à venir.

### **4.1. Mesures de prévention ou de réduction arrêtées (déjà réalisées ou engagées) de 2009 à 2018**

La politique de lutte contre le bruit en France, concernant les aménagements et les infrastructures de transports terrestres, a trouvé sa forme actuelle dans la loi bruit du 31 décembre 1992 [2]. Deux articles du code de l'environnement propose des mesures préventives, dont l'objectif est de limiter les nuisances sonores et notamment de ne pas créer de nouvelles situations de points noirs du bruit.

#### **La protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles**

L'article L571-9 du code de l'environnement [4] concerne la création d'infrastructures nouvelles et la modification ou la transformation significatives d'infrastructures existantes. Tous les maîtres d'ouvrages routiers et ferroviaires, et notamment l'État (sociétés concessionnaires d'autoroutes pour les autoroutes concédées, DREAL pour les routes non concédées et Réseau ferré de France (RFF) pour les voies ferrées), sont tenus de limiter la contribution des infrastructures nouvelles ou des infrastructures modifiées en dessous de seuils réglementaires qui garantissent à l'intérieur des logements pré-existants des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé.

Les articles R571-44 à R571-52 du code de l'environnement [8] précisent les prescriptions applicables. L'arrêté du 5 mai 1995 [11] concernant les routes et celui du 8 novembre 1999 [13] concernant les voies ferrées fixent les seuils à ne pas dépasser.

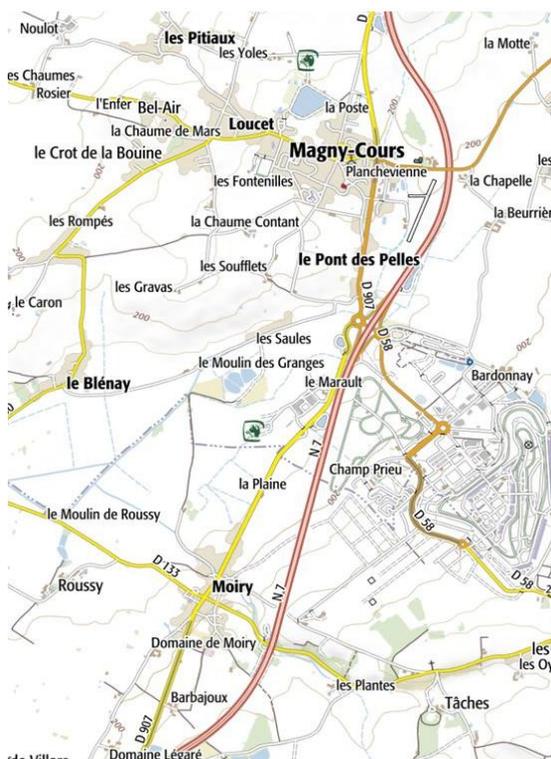
Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes, qui ont fait l'objet d'une enquête publique au cours des dix dernières années, respectent ces engagements qui font l'objet de suivi régulier au titre des bilans environnementaux introduits par la circulaire Bianco du 15 décembre 1992 [16].

#### **Réseau routier non concédé**

Dans le cadre des différents programmes routiers, la déviation de Magny-Cours et de Moiry a fait l'objet d'une mise en service en 2011.

Dans le cadre des travaux relatifs à cette déviation, des protections à la source (sept merlons) ont été réalisées pour un montant de l'ordre de 335 000 € TTC. Quatre logements ont fait l'objet d'isolations de façades pour un montant d'environ 24 000 € TTC.

Dans la continuité, dans ce secteur, des nouveaux tronçons à 2 x 2 voies ont été mis en service ; de Moiry à Maison Rouge en 2014, puis de Maison Rouge à l'échangeur nord de Saint-Pierre-le-Moutier en 2017.



*Illustration 8 : A77 / N7  
déviation Magny-Cours / Moiry  
mise en service en 2011*



*Illustration 9 : A77 / N7  
secteur Moiry / Saint-Pierre-le-Moutier  
mis en 2x2 voies en 2014 et 2017*

### **Réseau routier concédé**

Aucune section n'a été mise en service au cours des dix dernières années sur le département de la Nièvre.

### **La protection des riverains qui s'installent en bordure des voies existantes**

L'article L571-10 du code de l'environnement [3] concerne l'édification de constructions nouvelles sensibles au bruit dû au voisinage d'infrastructures de transports terrestres génératrices de nuisances. Tous les constructeurs de locaux d'habitation, d'enseignement, de santé, d'action sociale et de tourisme, opérant à l'intérieur des secteurs affectés par le bruit et classés par arrêté préfectoral, sont tenus de mettre en place des isolements acoustiques adaptés, pour satisfaire à des niveaux de confort conformes aux recommandations de l'Organisation Mondiale de la Santé dans les locaux.

Les articles R571-32 à R571-43 du code de l'environnement [7] précisent les modalités d'application et l'arrêté du 30 mai 1996 [12] fixe les règles d'établissement du classement sonore. Ce classement sonore concerne toutes les routes écoulant plus de 5000 véhicules/jour et l'ensemble des voies ferrées écoulant plus de 50 trains/jour, c'est à dire toutes les grandes infrastructures relevant de la directive européenne [1].

Dans le département de la Nièvre, le préfet a procédé au classement sonore des infrastructures concernées en 2000, puis à deux actualisations en 2007(réseau routier)-2009(réseau ferroviaire) et en 2016. Ce classement correspond aux arrêtés suivants :

- Concernant les routes nationales et autoroutes :
  - Arrêté n°2000 – DDE – 1754 (abrogé)
  - Arrêté n°2007 – DDE – 3428 (abrogé)
  - Arrêté n°2016 – 58-2016-06-09-005 (en vigueur)
  
- Concernant les routes départementales :
  - Arrêté n°2000 – DDE – 1755 (abrogé)
  - Arrêté n°2007 – DDE – 3429 (abrogé)
  - Arrêté n°2016 – 58-2016-06-09-005 (en vigueur)
  
- Concernant le réseau ferroviaire :
  - Arrêté n°2000 – DDE – 1756 (abrogé)
  - Arrêté n°2009 – DDEA – 1930 (abrogé)
  - Arrêté n°2016 – 58-2016-06-09-004 (en vigueur)

Le classement sonore des voies fait l'objet d'une large procédure d'information du citoyen. Il est consultable sur le site internet des services de l'État de la Nièvre à l'adresse suivante <http://www.nievre.gouv.fr/le-classement-sonore-des-infrastructures-de-r114.html> et conformément aux articles L121-2 et R121-1 du code de l'urbanisme, le Préfet porte à la connaissance des communes ou groupements de communes engagés dans l'élaboration ou la révision de leur Plan Local d'Urbanisme (PLU), les voies classées par arrêté préfectoral et les secteurs affectés par le bruit associés. L'autorité compétente en matière d'urbanisme a ensuite l'obligation de reporter ces informations dans les annexes de son PLU (articles R123-13 et R123-14 du code de l'urbanisme).

Les services de la DDT de la Nièvre se tiennent à la disposition du citoyen pour assurer la bonne mise en œuvre de ce texte, dans le respect de l'article R111-4 du code de la construction et de l'habitat.

## **La protection des riverains installés en bordure des voies bruyantes existantes**

Parallèlement, des mesures curatives ont été mises en œuvre durant la dernière décennie. L'État a engagé en 2001 le recensement des situations d'exposition critique au bruit des infrastructures de transports terrestres du réseau routier et ferroviaire national, afin de disposer d'un inventaire des PNB et de mener des actions de résorption de ceux-ci.

### **Réseau routier non concédé**

Lors du comité départemental de pilotage du 11 juin 2009, le Préfet a validé cet inventaire, contenu dans l'observatoire départemental du bruit des routes nationales. Ainsi, pour le réseau routier non concédé concerné par le présent PPBE, ont été priorisées les ZBC recensées sur les communes de Magny-Cours, Langeron, Saint-Pierre-le-Moutier, Chantenay Saint-Imbert et Tresnay, sur la N7, où des PNB s'avéraient particulièrement sensibles.

Plusieurs actions curatives ont donc été menées depuis 2003 le long de ce réseau routier :

- la commune de Magny-Cours a bénéficié de travaux en 2011 et 2012 dans le cadre de la modification du tracé de la N7 (cf paragraphe relatif à la protection des riverains installés en bordure des voies nouvelles)
  
- la commune de Tresnay, en 2010, a bénéficié du programme de résorption des PNB effectué

par la DDT de la Nièvre sur les ZBC 323, 325 et 327. Huit habitations ont été identifiées comme pouvant bénéficier de travaux d'isolation de façades. Sept diagnostics ont été réalisés par le bureau d'études mandaté pour suivre l'opération (un propriétaire n'a pas souhaité participer à l'opération). Des travaux réduisant suffisamment le niveau sonore avaient déjà été réalisés par deux propriétaires. Deux propriétaires ont accepté la réalisation de travaux subventionnés à hauteur de 80 à 100% (en fonction des conditions de ressources) selon les montants plafonds définis par l'arrêté du 3 mai 2002 [14]. Le montant des subventions accordées dans le cadre de cette opération s'est élevé à 21 100 € (pour 21 600 € de travaux).

- la commune de Saint-Pierre-le-Moutier, concernée par la ZBC 454, bien que la mise à niveau de la déviation ne soit pas programmée, a bénéficié du traitement de deux zones par anticipation, avec des travaux d'isolation de façade pour une habitation en 2015, et la mise en place d'un merlon pour une autre en 2018, comme illustrés ci-dessous :

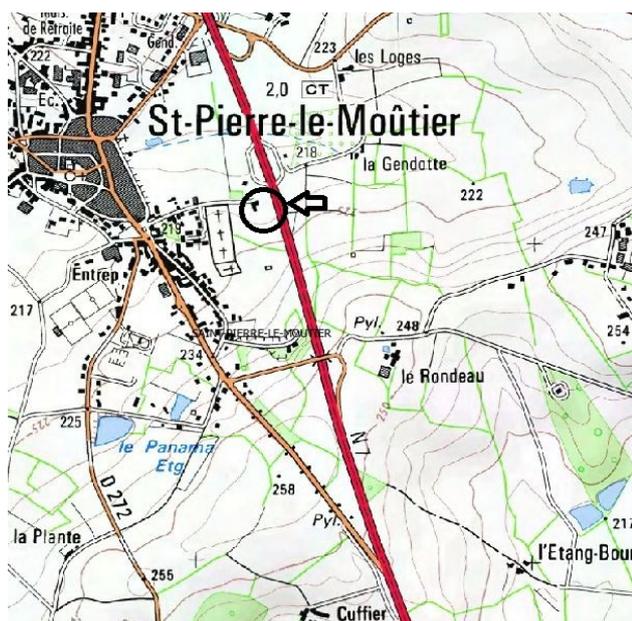


Illustration 10 : habitation Saint-Pierre-le-Moutier travaux en 2015

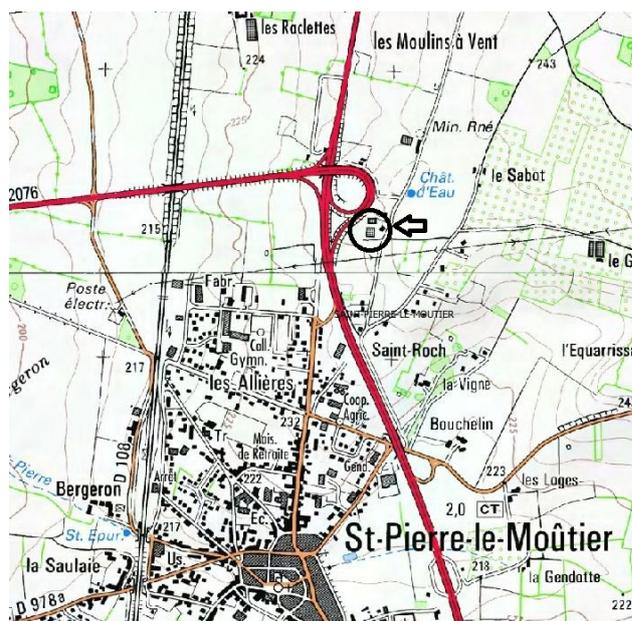


Illustration 11 : habitation Saint-Pierre-le-Moutier travaux en 2018

Sur les sections aménagées avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 5 mai 1995 [11], des études préalables ont été réalisées sur des secteurs où des plaintes étaient recensées.

Ainsi, en 2011, la réalisation de mesures acoustiques a permis de conclure pour le hameau de Charenton (ZBC 396), sur la commune de Pouilly-sur-Loire, que les niveaux de bruit mesurés en façade sont en dessous du seuil réglementaire de 60 dB(A) et sont par ailleurs nettement en dessous (entre 8 et 10 dBA) des prévisions qui avaient été réalisées lors de l'étude d'impact. L'étude révèle également que les habitations riveraines ont dans la globalité été traitées par isolation de façade.

De plus, l'observatoire départemental du bruit a identifié d'autres zones de bruit critiques dans le département de la Nièvre, sur des secteurs routiers non concernés par le présent PPBE. Des actions curatives ont également été menées par la DDT de la Nièvre sur ces secteurs. Ainsi, sur la N151, les communes de La Charité-sur-Loire et Pousseaux, en 2010 et 2011, ont bénéficié d'opérations de résorption des points noirs du bruit par isolation de façades (dix-sept logements ont bénéficié de travaux suite à l'accord des propriétaires pour un montant total de subvention de 85 000 € environ).

Par ailleurs, la DIR-CE réalise des travaux de renouvellement de chaussées ayant des propriétés phoniques intéressantes. Les techniques "minces" employées (béton bitumeux mince (BBM) et béton bitumeux très mince (BBTM)) garantissent des performances acoustiques supérieures à celles classiquement retenues dans les modélisations acoustiques.

L'ensemble des couches de roulement du département de la Nièvre a de meilleures caractéristiques acoustiques que les solutions dites « classiques ».

Ainsi sur la N7 / A77, plusieurs tronçons de chaussée ont été renouvelés entre 2013 et 2018 comme suit :

- 2013 : - sur les échangeurs 24 à Tracy-sur-Loire et 26 à Pouilly-sur-Loire ;  
- aux abords de Chaulgnes-Tronsanges dans le sens Province-Paris ;  
- aux abords de Chantenay-Saint-Imbert dans le sens Paris-Provence.
- 2014 : - aux abords de La Charité-sur-Loire dans les deux sens ;  
- entre le hameau de Moiry et le lieu-dit Maison Rouge (mise à 2 x 2 voies) ;  
- aux abords de Chantenay-Saint-Imbert dans le sens Paris-Provence.
- 2015 : - aux abords de La Charité-sur-Loire dans le sens Province-Paris ;  
- entre Varennes-Vauzelles et Sermoise-sur-Loire dans les deux sens et sur les diffuseurs 33, 34, 36 et 37 afférents ;  
- aux abords de Sermoise-sur-Loire et Challuy dans le sens Paris-Provence.
- 2016 : - aux abords de Cosne-Cours-sur-Loire et Tracy-sur-Loire dans le sens Paris-Provence ;  
- entre Pouilly-sur-Loire et La Charité-sur-Loire dans le sens Paris-Provence ;  
- entre Tronsanges et La Charité-sur-Loire dans le sens Province-Paris.
- 2017 : - entre le lieu-dit Maison Rouge et l'échangeur nord de Saint-Pierre-le-Moutier (mise à 2 x 2 voies).
- 2018 : - aux abords de Cosne-Cours-sur-Loire et Tracy-sur-Loire dans le sens Province-Paris ;  
- entre Pouilly-sur-Loire et Mesves-sur-Loire dans le sens Province-Paris ;  
- sur l'aire de repos de Pouilly-sur-Loire et les échangeurs 28, 29 et 30.

### **Réseau routier concédé**

Depuis les années 1990, la société APRR mène au niveau national un travail de résorption des PNB, en application de ses différents contrats d'entreprise :

- *Renouvellement des chaussées des cinq dernières années sur l'A77 :*
  - 6800m en béton bitumineux semi-grenus (BBSG) en 2014 de Myennes jusqu'à Saint-Père répartis dans les deux sens ;
  - 13600m en béton bitumineux (BB5) en 2015 de Saint-Père à Neuvy-sur-Loire ;
  - 13600m en BBSG en 2016 de Neuvy-sur-Loire à Saint-Père.

Les solutions de revêtements de chaussées acoustiques offrent des gains non pérennes et non constants dans le temps. Le choix du revêtement se fait selon des considérations techniques (indicateur IQRA, performance de surface) et d'optimisation du programme. À performance équivalente, le choix du granulat est fait pour minimiser le bruit.

- *Liste des mesures de réduction du trafic opérées*  
Aucune mesure de ce type n'a été engagée par APRR, la société concessionnaire n'étant pas compétente sur cette question.

- *Liste des mesures de réduction des vitesses opérées*  
Aucune mesure de ce type n'a été engagée par APRR, la société concessionnaire n'étant pas compétente sur cette question.  
Il est tout de même précisé que la vitesse réglementaire sur chaque section est prise en compte dans les modèles acoustiques.  
Ces programmes ont permis le traitement de la majorité des problèmes de bruit sur le réseau concédé APRR, l'essentiel des enjeux restant concentré à proximité ou dans les agglomérations.  
Aucun aménagement particulier de rattrapage en application de la circulaire du 25 mai 2004 [18] n'a été nécessaire dans le département de la Nièvre, la seule habitation concernée sur l'A77 au niveau de Saint-Père étant protégée par un mur anti-bruit.

## **4.2. Mesures de prévention ou de réduction prévues entre 2019 et 2024**

L'État s'engage à poursuivre les actions préventives engagées.

Tous les projets nationaux d'infrastructures nouvelles ou de modification/transformation significatives d'infrastructures existantes, qui font l'objet d'une enquête publique, car soumis à étude d'impact conformément à l'article R122-2 du code de l'environnement [6], respectent les engagements induits par l'article L571-9 du code de l'environnement [4].

Conformément à la circulaire du 25 mai 2004 [18], la DDT de la Nièvre et la Direction Régionale de RFF s'engage à réexaminer au minimum tous les 5 ans, et donc pendant la période de mise en œuvre du présent PPBE, le classement sonore des infrastructures de transports terrestres et à proposer le cas échéant au Préfet une révision des arrêtés de classement.

Parallèlement, l'État et ses co-financeurs s'engagent à réaliser plusieurs actions curatives indispensables pour réduire l'exposition sonore des personnes les plus exposées au voisinage de son réseau.

### **Réseau routier non concédé**

Le programme de modernisation des infrastructures dans le Contrat Plan État Région (CPER) 2015-2020 prévoyait, sur la N7, un engagement budgétaire pour des opérations le long du tronçon Saint-Pierre-le-Moutier – Limite du département de l'Allier. Les financements attendus n'ont pas été notifiés en 2019 et interviendront à partir de 2020.

Le dossier PROJET prévoit sur la base des études de bruit réalisées :

- sept écrans acoustiques (estimés à 1 174 000 € TTC)
- un merlon (estimé à 122 000 € TTC)
- l'isolation de façade de huit habitations (estimée à 70 000 € TTC)

Ainsi, ces opérations permettront de traiter les points noirs du bruit identifiés dans les ZBC suivantes : 459, 465, 464, 462, 460, 468, 467, 466, 323, 324, 325 et 327.

À noter que la traversée de Saint-Pierre-le-Moutier qui concerne la ZBC 454 doit faire l'objet d'une mise à niveau à terme qui n'est pas programmée à ce jour.

### **Réseau routier concédé**

- *Liste des écrans et modelés proposés*  
Aucun écran ou merlon n'est envisagé.
- *Liste des isolations de façades proposées*  
Aucune isolation de façade n'est projetée.
- *Liste des acquisitions proposées*  
APRR ne prévoit aucune acquisition de propriété dans le cadre de son plan de résorption des PNB.
- *Liste des revêtements acoustiques de chaussées proposés*  
APRR prévoit l'intégration de la problématique acoustique dans les choix de techniques de réfection de chaussées ;
- *Liste des mesures de réduction du trafic proposées*  
APRR n'est pas compétente sur cette question.
- *Liste des mesures de réduction des vitesses proposées*  
APRR n'est pas compétente sur cette question.

### **4.3. Actions complémentaires prévues entre 2019 et 2024**

Si le diagnostic permet de définir un certain nombre de situations prioritaires à traiter, les éléments techniques nécessaires pour apprécier les solutions à mettre en œuvre ne sont pas disponibles aujourd'hui, pour permettre d'inscrire des travaux dans le présent PPBE.

#### **Réseau routier non concédé**

Pour les routes existantes, et notamment les sections aménagées avant l'entrée en vigueur de l'arrêté du 5 mai 1995 [11], il est prévu de poursuivre les études préalables sur les PNB identifiés afin d'en évaluer la réalité et de déterminer le cas échéant les moyens de traitement les plus appropriés à chaque situation.

La réalisation de ces études constitue un engagement et une action à part entière du PPBE de l'État, au même titre que les actions préventives ou curatives décrites précédemment.

#### **Réseau routier concédé**

Aucune action complémentaire n'est envisagée par APRR, la seule habitation concernée sur l'A77 au niveau de Saint-Père étant protégée par un mur anti-bruit.

## **5. Financement des mesures programmées ou envisagées**

Les mesures programmées ou envisagées sont financées conformément aux textes en vigueur et notamment aux circulaires du 12 juin 2001 [17] et du 25 mai 2004 [18].

Certaines mesures d'ordre organisationnel ou informatif ne nécessitent pas de financement spécifique. Elles relèvent du travail quotidien d'information et de communication mené par les différents gestionnaires.

Les travaux nécessitent par contre un financement qui dépend du statut des infrastructures concernées.

## **6. Justification du choix des mesures programmées ou envisagées**

Le choix des mesures de réduction du bruit fait l'objet d'une politique homogène affichée au niveau national. Ces choix mettent en avant l'intérêt des protections à la source, mais maintiennent un équilibre entre ce qui est techniquement réalisable et économiquement justifié.

Parmi les différentes mesures proposées, les solutions préventives, généralement peu coûteuses au regard des services rendus, sont systématiquement mises en avant dans le présent PPBE.

Le critère financier est déterminant. Les mesures nécessitant des travaux font l'objet d'une analyse coût/avantage, afin d'aboutir à la meilleure utilisation possible de l'argent public dans une conjoncture financièrement délicate (la pose d'un mur anti-bruit, par exemple, devient la solution, dès lors que son coût, en proportion de la population exposée, s'avère économiquement plus intéressant que des isolations de façade par bâtiment). Le ratio utilisé est variable selon le gestionnaire, puisque les coûts des protections sont eux-mêmes très variables.

Pour le réseau routier, les solutions du type réduction des trafics, réduction des vitesses, voire changement des revêtements de chaussées offrent des gains généralement trop partiels pour aboutir individuellement au traitement de PNB. Le choix se limite donc souvent soit à une solution de protection à la source par écran (ou modelé), soit à une solution de reprise de l'isolation acoustique des façades. D'un point de vue sanitaire et sous réserve d'une mise en œuvre dans les règles de l'art, ces deux solutions offrent des résultats généralement comparables, notamment vis-à-vis du critère « qualité du sommeil » souvent incriminé dans les enquêtes de gêne.

Le critère technique peut parfois aider au choix ; ainsi une protection à la source s'avère souvent peu (voire pas du tout) efficace en présence d'immeubles hauts ou lorsque les constructions présentent des vues dominantes sur l'infrastructure.

## **7. Impact des mesures programmées ou envisagées sur les populations**

Les actions de prévention ne peuvent pas faire l'objet d'une évaluation quantifiée a priori de leur impact. Dans le cadre des bilans, ces actions pourront par contre être évaluées a posteriori.

Il est en revanche possible d'évaluer l'efficacité de certaines actions curatives proposées dans le présent plan. Cette efficacité s'apprécie en termes de réduction de l'exposition au bruit des populations. Les indicateurs retenus se basent sur :

- le nombre d'habitants qui ne seront plus exposés au-delà des valeurs limites,
- le nombre d'établissements sensibles (enseignement, santé) qui ne seront plus exposés au delà des valeurs limites.

## **8. Note exposant les résultats de la consultation du public**

### **8.1 Déroulement**

L'élaboration du PPBE est menée en quatre étapes (voir chapitre 1.2). Lors de la quatrième étape, le public est consulté et a l'occasion de faire connaître son avis sur les propositions d'actions.

Cette mise à disposition du public a été organisée entre le 6 décembre 2019 et le 6 février 2020. Un avis est paru dans le Journal du Centre (éditions du vendredi 22 et du dimanche 24 novembre 2019).

Les registres étaient disponibles à :

- la Direction Départementale des Territoires (DDT) à Nevers (annexe, 24 rue Charles Roy) ;
- la préfecture de la Nièvre à Nevers (40 rue de la préfecture) ;
- la sous-préfecture de Cosne-Cours-sur-Loire (7 Bis Rue Eugène Pelletan).

Le projet de document était également consultable sur le site internet des services de l'État de la Nièvre : [www.nievre.gouv.fr/consultation-mise-a-disposition-du-public-r301.html](http://www.nievre.gouv.fr/consultation-mise-a-disposition-du-public-r301.html).

Cette information a figuré dans les annonces d'actualité de la page d'accueil durant toute la période de consultation.

Les observations pouvaient être formulées :

- par messagerie électronique à l'adresse : [ddt-sefb@nievre.gouv.fr](mailto:ddt-sefb@nievre.gouv.fr), en précisant dans le sujet du message « PPBE » ;
- par courrier, à la Direction départementale des territoires de la Nièvre – Service Eau, Forêt, Biodiversité, 2 rue des Pâtis, BP30069, 58 020 Nevers Cedex ;
- sur les registres identifiés ci-dessus.

### **8.2 Participation**

Lors de cette mise à disposition du public du projet de PPBE, aucune participation n'a été émise.

### **8.3 Observations**

Lors de cette mise à disposition du public du projet de PPBE, aucune observation n'a été formulée.

## Glossaire

**Classement sonore des infrastructures de transport terrestre** : les infrastructures de transports terrestres sont classées en 5 catégories selon le niveau de bruit qu'elles engendrent, la catégorie 1 étant la plus bruyante. Un secteur affecté par le bruit est défini de part et d'autre de chaque infrastructure classée (de 300m pour la catégorie 1 à 10m pour la catégorie 5).

Les infrastructures concernées sont entre autres:

- les routes et rues écoulant plus de 5 000 véhicules par jour
- les voies de chemin de fer interurbaines concernées par plus de 50 trains par jour
- les voies de chemin de fer urbaines écoulant plus de 100 trains par jour

**Observatoire du bruit des transports terrestres** : il permet, à partir du classement sonore, d'identifier l'ensemble des zones fortement exposées aux nuisances sonores générées par les transports terrestres (route et rail) dans un département. Dans un deuxième temps, son objectif est d'identifier les Points Noirs du Bruit (PNB) pour ensuite conduire les actions nécessaires à la résorption du bruit (inventaire et hiérarchisation des points noirs du bruit devant faire l'objet d'opérations d'isolation phonique).

**Zone de Bruit Critique (ZBC)** : zone urbanisée relativement continue où les indicateurs de gêne évalués en façade des bâtiments sensibles (habitation, locaux d'enseignement, locaux de soins, de santé ou d'action sociale) dépassent ou risquent de dépasser à terme, la valeur limite diurne de 68 dB(A) et/ou la valeur limite nocturne de 62 dB(A) (valeurs fixées par l'arrêté du 4 avril 2006 [15]).

**Point noir du bruit (PNB)** : bâtiment sensible, localisé dans une zone de bruit critique engendrée par au moins une infrastructure routière ou ferroviaire nationale, et qui répond en outre à des critères d'antériorité par rapport à cette infrastructure.

**Plan de Prévention du bruit dans l'environnement (PPBE)** : il a pour but de définir les actions permettant de prévenir les effets du bruit, de réduire, si besoin, les niveaux de bruit, ainsi que de protéger les zones de calme. Les infrastructures concernées sont :

- les voies routières empruntées par plus de 3 millions de véhicules par an (8 200 véhicules/j)
- les voies ferrées comptant plus de 30 000 passages de train par an (82 trains/j)
- les agglomérations dont la population est supérieure à 100 000 habitants

**Lden** (level day evening night) : dose moyenne de bruit le jour (de 6h à 22h)

**Ln** (level night) dose moyenne de bruit la nuit (de 22h à 6h)

**Laeq** : contribution sonore de l'infrastructure considérée

**DnT,A,tr** : isolement acoustique standardisé pondéré

## **Références réglementaires**

- [1] Directive n° 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.
- [2] Loi n°92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit.
- [3] Code de l'Environnement, partie législative Livre V Titre VII chapitre I, article L571-10.
- [4] Code de l'Environnement, partie législative Livre V Titre VII chapitre I, article L571-9.
- [5] Code de l'Environnement, partie législative Livre V Titre VII chapitre II, articles L.572-1 à L.572-11.
- [6] Code de l'Environnement, partie réglementaire Livre I Titre II chapitre 2, article R.122-2.
- [7] Code de l'Environnement, partie réglementaire Livre V Titre VII chapitre I, articles R571-32 à R571-45.
- [8] Code de l'Environnement, partie réglementaire Livre V Titre VII chapitre I, articles R571-44 à R571-52.
- [9] Code de l'Environnement, partie réglementaire Livre V Titre VII chapitre II, articles R.572-1 à R.572-11.
- [10] Décret n°95-21 du 9 janvier 1995 relatif au classement des infrastructures de transports terrestres et modifiant le code de l'urbanisme et le code de la construction et de l'habitation.
- [11] Arrêté du 5 mai 1995 relatif au bruit des infrastructures routières.
- [12] Arrêté du 30 mai 1996 relatif aux modalités de classement des infrastructures de transports terrestres et à l'isolement acoustique des bâtiments d'habitation dans les secteurs affectés par le bruit.
- [13] Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires.
- [14] Arrêté du 3 mai 2002 pris pour l'application du décret n° 2002-867 du 3 mai 2002 relatif aux subventions accordées par l'État concernant les opérations d'isolation acoustique des points noirs du bruit des réseaux routiers et ferroviaires nationaux.
- [15] Arrêté du 4 avril 2006 relatif à l'établissement des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- [16] Circulaire du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures (dite circulaire Bianco).
- [17] Circulaire du 12 juin 2001 relative à l'Observatoire du bruit des transports terrestres et à la résorption des points noirs du bruit des transports terrestres.
- [18] Circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transports terrestres.
- [19] Circulaire du 07 juin 2007 relative à l'élaboration des cartes de bruit et des plans de prévention du bruit dans l'environnement.
- [20] Instruction du 23 juillet 2008 relative à l'élaboration des plans de prévention du bruit dans l'environnement relevant de l'État et concernant les grandes infrastructures ferroviaires et routières.

